

西北欧港口合作 及对我国港口合作发展的启示

刘 军

(南开大学现代物流研究中心 天津 300071)

摘要 本文主要介绍了西北欧港口群内相邻港口间的竞争与合作情况。经验表明,在腹地重叠、货类相似的情况下,港口群内相邻港口间业务存在激烈竞争是常态的,合作更多的体现在集疏运系统的建设、行业管理、教育培训等比较容易实现共赢的方面,港口群内相邻港口在主营业务上的合作主要表现为港口依托自身优势开展错位竞争。

关键词 :港口 ;港口群 ;竞争 ;合作

港口是区域经济增长的重要拉动力。近年来,我国港口建设得到各地区政府的高度重视,发展迅猛,现已形成环渤海地区、长三角地区、东南沿海地区、珠三角地区和西南沿海地区五大港口群的基本格局。在宏观层面上,《全国沿海港口布局规划》中已经考虑了港口间的协调发展和全国主要运输货种的合理运输系统布局方案。但由于我国港口建设的同质化现象较为突出,港口间缺乏合作机制,因此港口群内港口间尚未形成有效的优势互补协作关系。特别是有些相邻港口之间,由于拥有共同的腹地,缺乏相互分工与协调,逐渐形成了雷同的发展目标和类似的港口功能,竞争过度 and 港口资源利用不充分问题比较普遍。从发达国家的情况看,西北欧港口群相邻港口间的竞争与合作状况比较有代表性且运作较为成熟,其经验对我国港口群内相邻港口间竞争与合作关系的发展具有一定的借鉴意义。

一、西北欧港口群内港口间的竞争

西北欧港口群分布于欧洲大陆西岸。在不足 1500 公里的海岸线上集中了汉堡港、不来梅港、阿姆斯特丹港、鹿特丹港、安特卫普港、泽布吕赫港、根特港和南安普顿港等众多规模不等的港口。由于大部分港口的主要腹地是欧洲

大陆,其海上运输成本完全相同,各港口所处理的货类也基本相同,加之这些港口分属不同的国家,因此港口之间的竞争也特别激烈。

从吞吐量看,西北欧主要港口货物吞吐量相差不大。如鹿特丹港、汉堡港和安特卫普港的集装箱吞吐量基本接近,未出现一港独大局面。2012 年,鹿特丹港集装箱吞吐量为 1187 万 TEU,汉堡港和安特卫普港也达到了近 900 万 TEU。从货类看,石油、矿石、谷物、煤等均为三大港口的主要进出口货类。货类的相似导致了三大港口间对货主、船东和腹地货源的激烈竞争。

激烈的竞争促使各港口在提升自身竞争力上各显其能。除了传统的打价格战、宣传战之外,西北欧港口群中港口普遍采取了以下措施:(1)加强港口基础设施的建设。通过扩建码头、公路和铁路等交通设施,开发新物流园区等手段,提升自身规模和等级;(2)应用先进信息技术。如鹿特丹港通过规划合并各类港口信息网络加强其作为信息枢纽的重要地位,安特卫普港使用“安特卫普港信息控制系统(APICS)”明显提高了货物装卸作业效率,汉堡港建立了不仅能在港内进行数据交换而且可用于各种运输方式之间协作的港口情报系统——DAKOSY(数据通信系统)。

* 南开大学基本科研业务费专项资金项目:“现代物流产业的组织模式研究”(项目编号:NKZXB10065)

二、西北欧港口群内港口间的合作

港口之间的过度竞争不仅会导致资源的无效配置,而且会造成两败俱伤。随着欧盟一体化的深入,西北欧港口群各港口之间逐步开展合作,具体表现就是欧洲海港组织的成立以及比(比利时)荷(荷兰)海港系统的运作。

1. 欧洲海港组织的目标和主要职能

为避免区域内港口无序竞争,欧盟于1993年成立了欧洲海港组织(ESPO)。ESPO是欧盟内部的港口组织,其主要目标是确保欧洲港口的重要性得到欧盟及其成员国的认可,促进港口之间自由、公平的竞争,确保欧洲港口的经济效率,在欧洲港口推行最高可能性的安全标准,以及鼓励各港口保护环境等。

ESPO的主要职能是影响欧盟公开政策的制定,从而建立一个安全、有效,并且可持续发展的欧洲港口体系。ESPO代表欧盟各海港的港口当局、港口协会和港口行政部门,各港口部门通过委派代表在会员大会上提出自己的观点和意见并最终达成一致来为港口的利益服务。ESPO除了是其成员和欧盟的政策顾问外,还为欧洲各海港提供一个平台,供他们共同商讨重要问题。主要包括:

(1) 促进自由竞争

支持自由市场法则的实施,确保实现港口的最佳运营和定价;支持并促进实现海运联合运输,并确保这种促进行为不会扭曲港口间的自由公平的竞争。

(2) 港口融资

ESPO支持企业提供透明化的财务信息,并以法律来保证同等地对待所有的运输部门。如ESPO禁止本国或欧盟的公共基金援助任何扭曲港口之间以及港口和其他运输方式之间的竞争的行为活动,所有的港口企业应全面地公布其账目。

(3) 环境保护

ESPO发表了一个环境实施法则,要求所有的成员国同它签署环境实施法则,并组成一个委员会专门检查其环境政策的执行情况并确保最佳实施方法的普及。

(4) 航运和港口服务

为了保持港口安全标准并确保客户服务水平,ESPO在考虑不同政体、不同环境的基础上,建议欧盟制定航运技术及服务方面的标准。

(5) 职业培训和海运安全

ESPO一直致力于职业培训,以使其成员的员工达到

最高标准,并通过对事故的预防、对安全的教育和对所有安全执行代理处的联络使整个欧洲港口保持最高的安全标准。

2. 欧洲海港组织的组织结构和主要特点

ESPO内部组织结构由会员大会(General Assembly)、执行委员会(Executive Committee)、技术委员会(Technical Committee)和秘书处四个部门构成。如图1所示,会员大会主要负责欧洲海港组织总体政策的制定以及主席的选举等重要事务;执行委员会每年召开会议5次,负责日常政策的制定;技术委员会负责交通、海运、环境和统计方面的具体工作,为执行委员会提供技术建议;秘书处主要负责行政、财务、政策建议以及港口间交流工作。ESPO成立之初,通过会员大会的代表和欧洲的500多个港口直接联系,发展至今已经代表了欧盟以及保加利亚、冰岛和挪威等国家800多个海港。

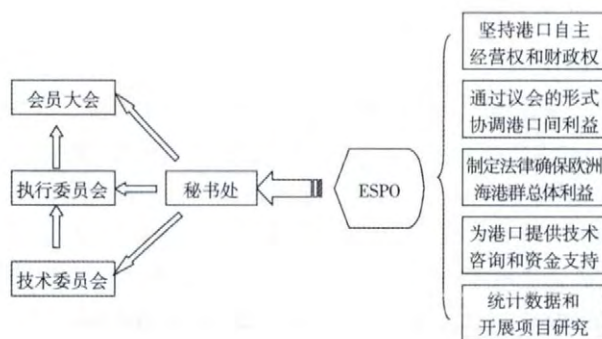


图1 西北欧港口竞争与合作的组织模式(ESPO)

由图1可以看出,ESPO模式的主要特点有:

(1)不直接参与欧洲各海港的建设以及日常运营业务,而是强调港口自主经营的法律地位,确保港口之间的自由竞争;

(2)通过议会的形式来协调各个港口之间的利益;

(3)用法律的形式确保欧洲海港群内港口的总体利益,其政策主要包括多式联运、近洋运输、海运安全、环境等方面;

(4)为港口的特定项目提供技术咨询以及资金支持;

(5)主持特殊项目的研究,统计欧洲港口的各项数据。

3. 比荷海港系统的运作

比利时与荷兰相邻,都濒临北海,沿海地区港口密集。在欧洲海港组织倡导下,比荷海港系统加强了合作,在欧洲综合运输系统中发挥了重要的海—海、海—河运输功能。其合作内容具体如下:

(1)港口定位层次分明

比荷海港系统内港口间形成了较为明显的等级体系和合理的分工。该系统大致可分为三个层次。

第一层次是鹿特丹港和安特卫普港。鹿特丹港是欧洲最大的集装箱港口,是西欧的商品集散中心。安特卫普港是比利时最大的海港,也是世界著名的集装箱港口,但因潮汐限制了大型集装箱船舶的停泊,每年都有相当数量的集装箱货物以内陆运输方式经鹿特丹港转运出海。

第二层次的港口包括阿姆斯特丹—艾默伊登组合港和泽布吕赫港。阿姆斯特丹港是荷兰第二大港,位于荷兰西部沿海的北海运河上,借助发达的内陆交通网络,可以快捷地将货物转运、分销至欧洲腹地;艾默伊登港也是荷兰主要港口,位于北海运河出海口,是荷兰西部的矿石和煤进口港。阿姆斯特丹港和艾默伊登港因地理上临近组成复合港,货物运输以干散货为主。泽布吕赫港位于北海东南侧,是比利时第二大港。该港比安特卫普港距海更近,且不受潮汐限制,是能够装卸散杂货、集装箱、滚装船及大型油船的综合性港口,以液化天然气、矿砂、煤和海沙运输为主,滚装运输量较大。

第三层次是一些中小港口,如根特港和奥斯坦德港等。根特港是比利时第三大港,货类以干散货为主,通过人工运河至荷兰的泰尔纳曾港出海,两港组合成复合港。根特还在港口建有炼油厂,有管道直通泽布吕赫港。奥斯坦德港位于比利时西北沿海,有运河直通泽布吕赫港,以滚装运输方式为主。

(2)合作建设集疏运体系

在公路运输基础上,比荷海港系统积极响应欧洲海港组织的倡导,共同建设了更加环保和安全的铁路及内河运输方式集疏运系统。

铁路方面,在鹿特丹港和安特卫普港之间建设了一条新的铁路线,并进一步向南延伸到根特港;在泽布吕赫港也建设了一条支线通到根特港,并与欧洲铁路网络连接;两港还联合建设了一条新的南北向货运铁路线,可以连接法国北部,从里尔直通巴黎、里昂,并建设支线进一步延伸到马赛、意大利北部以及西班牙边界。

内河运输方面,几个港口共同致力于对莱茵河支流的改造,使之适应大规模的内河航运,并通过运河提升腹地的内河航运功能。如安特卫普港位于斯凯尔特河深入内陆的70公里处,大型集装箱船很难进入。为此,比利时政府和荷兰政府通过磋商达成协议,共同投资1000亿比利时法郎实施河道疏浚工程,以提高其船舶通过能力。

铁路和内河运输系统的改善增强了港口系统的集疏运功能,提高了整个港口系统的竞争能力。同时,运输方式的改变也减少了对环境的污染,这些方面的合作不仅使某一港口收益,更使整个港口群获得了良性的发展。

三、西北欧港口合作对我国港口合作发展的启示

西北欧港口群相邻港口间的竞争与合作可为我们带来以下几点启示:

启示一 经济发展的初期阶段,港口群内相邻港口之间处于自由竞争状态,均会存在一定程度的盲目建设现象。但随着区域经济的发展和市场化程度的提高,港口之间的竞争将趋于合理和有序,相邻港口之间的合作是港口发展的必然趋势。

启示二 市场是决定性因素。市场机制调节下港口间的竞争与合作将长期存在,竞争与合作并不矛盾。充分竞争基础上的合作,才是牢固和有价值的。竞争与合作的程度则取决于港口的综合实力和区域经济发展的需要。

启示三 港口群内相邻间港口的合作,更多体现在集疏运系统的建设、行业管理、教育培训、环境保护等比较容易实现共赢的方面。腹地重叠、货类相似的港口之间在市场开发、货源方面的竞争仍较为激烈,而合作主要表现为各港口依托自身的优势,合理分工、功能互补,错位发展,实现共赢。

启示四 港口群内相邻港口的建设和发展,都必须严格遵循港口发展规划,遵守港口组织制定的各项章程,这样才能促进港口之间的合作,保障区域内港口资源有效利用,形成合理的港口布局,从而增强港口群的综合竞争力。

启示五 港口群内相邻港口的合作,需在港口合作组织倡导推动下,通过市场化手段实现。通过行政手段和政府推动进行跨行政区域的港口合作难度较大。因此,促进港口间合作应尽量淡化行政区划,让港口的自然属性和经济规律发挥更大的作用。

参考文献:

- [1] 何建云,宁越敏.西欧港口合作的经验和启示[J].中国港口,1999(9).
- [2] 王列辉,茅伯科.港口群制度合作模式的比选及对长三角的启示[J].社会科学,2010(6).
- [3] 国外港口整合情况及特点[J].世界海运,2010(4).

责任编辑 尹 靖